

Cristinel PATRAȘ

UN EPISOD CONTROVERSAT DIN ISTORIA TRANSPORTULUI PUBLIC DIN ROMÂNIA: „AFACEREA TRAMVAIUL” (1909 – 1912)

În cercetarea diverselor aspecte pendinte modernizării societății românești, transportul public, element vital al unei infrastructuri moderne, a fost prezentat cu precădere din perspectiva acumulărilor cantitative în domeniu. Deseori s-a scăpat din vedere că realizarea unor rețele moderne de transport rutier sau feroviar a angajat mari investiții și, odată cu acestea, mari interese, suscitând discuții cu importante reverberații politice.

Din această perspectivă, dorim să readucem în atenția istoricilor un episod controversat din istoria transportului public din România: „Afacerea tramvaiul”. Pornit odată cu înființarea Societății Comunale de Tramvaie București (14 aprilie 1909), acest scandal a ținut România aproape doi ani în dispute permanente, întreținute, evident, de liberali și conservatori. Pe parcursul investigației noastre, care a impus sistematice cercetări de arhivă, s-au conturat câteva întrebări esențiale, cărora le-am căutat răspunsuri credibile, întemeiate pe surse documentare de primă mână. A fost reală acuzația adusă unor personalități liberale, de implicare materială în înființarea acestei societăți? Care au fost motivele reale pentru care conducerea conservatoare a provocat acest scandal?

În altă ordine de idei, trebuie să specific faptul că, pentru o prezentare cât mai obiectivă, a fost necesară studierea unor izvoare care nu pot fi acuzate de subiectivism, cum ar fi dosarele proceselor intentate de către Societatea de Tramvaie a Primăriei din București și Ministerului de Interne, și în care am reușit să găsim tabelele cu persoanele care au subscris și au primit acțiuni. În nici o lucrare care a abordat acest subiect nu am regăsit o asemenea citare de surse. În consecință, pentru a nu cădea în păcatul unei subiectivități cauzate de preluarea de informații neverificate – și în care unii autori care nu au studiat îndeajuns subiectul au căzut, punând stigmatul incorectitudinii pe imaginea unor personalități importante ale României – cum ar fi I. C. Brătianu sau Vintilă Brătianu, voi prezenta fazele conflictului așa cum a decurs el în timp, strict prin prisma documentelor studiate.

Originile conflictului. La 4 martie 1909 se forma un nou guvern; președinte al Consiliului de Miniștri era numit Ion I. C. Brătianu. Acest cabinet era o continuare a cabinetului anterior remaniat. Încă din iunie 1907, Vintilă Brătianu, fratele lui I.I.C. Brătianu, ocupa funcția de primar al capitalei. Totodată, acesta câștigase în alegerile parlamentare și un loc în Camera Deputaților. Poziția de deputat i-a folosit pentru a iniția o lege care îl ajuta în calitatea sa de primar al Bucureștilor. Vintilă Brătianu cunoștea bine problematica transportului în comun din București, în care funcționau deja două societăți în regim de concesiune a rețelelor de tramvaie: una pentru tramvai cu cai, având 10 linii, cu trasee foarte lungi, iar o singură linie paralelă cu transport electric: Cotroceni-Obor¹. De altfel, sistemul de concesiune era aplicat la vremea respectivă în toate orașele mari ale României. Primarul liberal era conștient de problema majoră ridicată de această necesitate: costul lucrărilor de aproape 13.000.000 lei.

Pentru realizarea acestei operațiuni de amploare nu se puteau folosi șinele vechi, deoarece greutatea vagoanelor electrice depășea cu mult pe aceea a vagoanelor cu cai. Totuși, principala problemă tehnică o reprezenta producerea și transportul energiei electrice (construirea unei uzine electrice, precum și transportul curentului electric, prin intermediul unor rețele). De aici rezultau costurile ridicate. O astfel de uzină ar fi necesitat cel puțin trei ani pentru construcție. Cererea primarului către societățile de concesiune de a înființa trasee moderne de transport și de a le înlocui pe cele existente s-a soldat cu un refuz din partea acestora. Pus în fața acestui fapt, Vintilă Brătianu aduce

¹ Alexandru Lancuzov, *București: de la tramvaiul cu cai la automobil*, Pitești, Ed. Paralela 45, 2007, p. 87.

spre aprobare în Camera Deputaților un proiect de lege nou, ce avea ca scop înființarea unei societăți de tramvaie pe alt sistem de funcționare, respectiv *al unei regii cointeresate*. De fapt, ce reprezenta acest lucru: modelul nu era unul nou aplicat, mai fiind folosit și la alte societăți, dar nu cu acest profil de activitate, respectiv în sistemul bancar: stabilirea unui capital social prin acordarea unui anumit număr de acțiuni și punerea acestora la vânzare pe piață, cu ajutorul unor bănci, prin subscriere publică. Concret, aceasta reprezenta înființarea unei societăți de transport pe acțiuni. Părțile pe care le avea comuna au fost însă adevăratul măr al discordiei. Voi enumera primele trei articole ale actului constitutiv al societății, ele devenind motivul viitoarelor dispute dintre Primărie și S.C.T.B. Potrivit caietelor de sarcini, Primăria urma să furnizeze energia electrică în măsura în care centrala putea suporta, iar restul de curent trebuia produs independent. Electricitatea livrată de către uzina orașului urma a fi contra cost, prețul trebuind fixat prin înțelegeri între părți:

Art. 1. Comuna București este autorizată a construi o societate comunală română pentru construcțiunea, exploatarea de linii noi de tramvai și pentru transformarea și exploatarea liniilor existente azi, după expirarea concesiunii actuale;

Art. 2. Societatea va subzista între comuna București care va subscrie cel puțin $\frac{1}{4}$ din capital până la maxim $\frac{1}{2}$ și persoanele care vor subscrie pentru formarea restului de capital;

Art. 3. Statutele societății se vor redacta de către Primărie, ele vor fi aprobate de Consiliul Comunal și de Consiliul de Miniștri. Acestea vor pune Societății obligațiunea de a construi cel mult în termen de 3 ani de la aprobarea caietelor de sarcini 10 kilometri de linie și de a restaura și transforma liniile existente aplicând tracțiunea mecanică².

Legea a fost dezbătută și aprobată în Parlament la 14 aprilie 1909, urmând ca statutele de funcționare ale societății să fie aprobate de Consiliul Comunal, conform noii legi, fapt ce s-a petrecut la data de 15 mai 1909. În ședința nr. 633 din 23 mai 1909, Consiliul de Miniștri aproba, la rândul său, aceste statute de funcționare³.

Capitalul societății era stabilit la suma de 12.000.000 de lei și era împărțit în 24 de mii de acțiuni a 500 de lei acțiunea. Prima emisiune de acțiuni a fost stabilită la 3.000.000 de lei, iar subscrierea publică pentru acoperirea a cel mult $\frac{3}{4}$ din această emisiune (restul, de $\frac{1}{4}$, fiind participarea minimă a Primăriei) a avut loc în ziua de 10 iunie 1909. S-au emis acțiuni cu o valoare nominală de 500 de lei fiecare, iar capitalul social putea să fie mărit în urma deciziei Adunării Generale. Subscrierea s-a făcut cu ajutorul băncilor, dar și de către oricare amator de acțiuni, la ghișeele Primăriei și ale Băncii Naționale în București, cât și la sucursalele acesteia din provincie. De asemenea, Banca Națională a achiziționat un număr de acțiuni, la fel Primăria și alte sucursale ale Băncii Naționale. Nici un consilier comunal nu a făcut parte din Consiliul de Administrație al noii societăți⁴. Director al societății era numit Al. Bădescu, șeful serviciului hidraulic din Galați, unul dintre cei mai distinși ingineri români.

Din 1909 până 1911, societatea comunală își îndeplinise toate obligațiile luate față de comună, făcând în acești ani peste 10 km de rețea de tramvai electric⁵. La rândul lor, acționarii și-au îndeplinit toate obligațiile, vărsând capitalul subscris. Până aici totul mergea bine, cursul acțiunilor crescând de la 500 la 800 de lei. Acesta este pe scurt istoricul înființării primei întreprinderi românești de transport public cu capital exclusiv românesc și care până atunci fusese lăsată numai în sarcina societăților străine.

Desfășurarea conflictului. La 29 decembrie 1910 se forma un nou guvern, de data aceasta conservator. Președinte al Consiliului de Miniștri era numit P. P. Carp, iar ministru de Interne era desemnat Alexandru Marghiloman. După instalarea noului guvern, apăreau și primele piedici puse noii societăți de transport, mai ales că, din ianuarie 1911, la conducerea Primăriei București venea conservatorul Dimitrie Dobrescu. Mai mult chiar, tot din 1911, autoritățile începeau să primească sesizări din partea unor comercianți care aveau magazine în zona Lipscani. Aceștia se plâneau că

² *Afacerea tramvaielor comunale: expunere și acte oficiale: legea și statutele*, București, Tipografia „George Ionescu”, 1911, p. 40.

³ Henri Berthélemy, Otto Gierke, *Chestiunea tramvaielor comunale. Consultațiuni juridice pentru Societatea Comunală a Tramvaielor București*, București, 1911, p. 7.

⁴ Conform art. 30 din statutul de funcționare al societății, membrii Consiliului de Administrație nu puteau fi dintre funcționarii Primăriei, nici dintre consilierii în funcție; nici un funcționar al Primăriei sau consilier nu putea primi o însărcinare din partea S.C.T.B. (*Afacerea tramvaielor comunale*, p. 53, 54).

⁵ Vintilă Brătianu, *Chestiunea tramvaielor comunale București. Memoriu și scrisorile deschise către Ministrul de Interne*, București, Imprimeriile „Independența”, 1911, p. 10.

implantarea liniilor de tramvai îngreunează descărcarea mărfurilor și periclitează buna desfășurare a circulației pietonale. Într-un discurs ținut la Senat, pe 30 noiembrie 1911, Al. Marghiloman reamintea acest episod: *În luna februarie anul curent, se primește la minister o suplică a comercianților din strada Lipscani, referitoare la o precedentă petițiune care rămăsese fără ecou, în care comercianții se plâneau de defectuoșitatea unui traseu care trecând prin Lipscănie, Gabroveni Lucaei, amenința siguranța pietonilor și stânjenea și posibilitatea de încărcare și descărcare la depozitele lor și depărta de la trotuar posibilitatea de abordare a trăsurilor*⁶. Acesta a fost pretextul de izbucnire a ostilităților, deoarece s-ar părea că, de fapt, lucrările de amplasare a liniilor ar fi trecut chiar prin fața casei lui Al. Marghiloman, fapt ce ar fi produs oarecare dereglare în transportul ministrului de Interne la locuință. O broșură tipărită în 1911, *Minciuile Guvernului*, scotea în evidență acest aspect: *Domnul Ministru de Interne afirmă că în chestiunea tramvaielor a fost sesizat de o petiție a comercianților din strada Lipscani, Șelari, Gabroveni... Din primele zile ale venirii guvernului actual d. Ministru de Interne a cerut primăriei dosarele societății tramvaielor comunale, apoi d-sa a oprit lucrările din strada Mercur (în fața locuinței D-sale)... E foarte curios faptul că Ministrul de Interne, sesizat de o plângere a comercianților din Lipscani, ordonă oprirea lucrărilor în partea opusă a Bucureștiului*⁷.

În fapt, Al. Marghiloman nu dorea trecerea acestui mijloc modern de transport prin anumite zone centrale ale Bucureștiului. În același discurs susținut la Senat, acesta își justifica acțiunea de interdicere a lucrărilor în zonele respective: *Această petițiune m-a adus să intru în conferință cu directorul societății tramvaielor și să avem mai multe ședințe de cercetare, cu totul amicale, asupra traseului liniilor. Ajunsesem să conving pe director că trebuie să accepte o modificare de traseu și să nu persiste în pretențiunea exorbitantă de-a trece cu linia în Calea Victoriei; să nu persiste asemenea în excentricitatea de a transforma piața Carol, din fața Palatului Regal, piață de viitor pe care și în spiritul d-st., al liberalilor, și al nostru, al conservatorilor, o rezervăm pentru o destinație care să reamintească epoca aceasta de renaștere a României*⁸. Cererea făcută de către ministrul de Interne nu a fost acceptată de către conducerea S.C.T.B.. Refuzul l-a făcut pe ministrul în cauză să se simtă ofensat, fapt ce a dus la oprirea lucrărilor. S-au adăugat nenumăratele târăgănări în aprobarea planurilor, opoziția comună a noii conduceri a Primăriei și aceea a vechilor societăți de tramvaie (interesate în a încetini ritmul lucrărilor): pe scurt, o acțiune concertată de discreditare a noului concurent.

Vechile companii contestau acum dreptul S.C.T.B. de a traversa liniile lor. Era un conflict aproape identic cu acela de la Iași, privind dreptul societății de tramvaie de a traversa liniile C.F.R.⁹ Pentru a dezamorsa această situație, Societatea Comunală a Tramvaielor București făcea în acest caz apel la autoritatea comunală. Consiliul Comunal refuză să dea ajutorul S.C.T.B., spunând că este ilegal constituită și nu are personalitate juridică. Se desfășura un spectacol straniu: o administrație, autorizată prin lege să înființeze o societate la funcționarea căreia avea o mare parte de capital, se acuză ea însăși de nulitatea actelor pe care le întocmise în scopul acestei înființări.

În mijlocul unei emisii de acțiuni nou anunțate, Consiliul Comunal refuză să facă plata pentru ½ din acțiunile subscrise potrivit statutelor de funcționare a S.C.T.B. Acesta însărcinează pe Primarul Dimitrie Dobrescu să obțină anularea statutelor societății. Primarul se adresează în scris Ministerului de Interne, care, prin intermediul presei, publică principalele argumente ce stau la baza cererii ce le-a fost adresată: *Societatea Comunală a Tramvaielor nu era legal constituită; Statutele întocmite de către Consiliul Comunal și aprobat de către Consiliul de Miniștri nu sunt conforme cu legea specială de înființare a S.C.T.B.*¹⁰ Totodată, Ministerul de Interne cerea comunei să nu dea preferință de cumpărare vechilor acționari în noua mărire de capital¹¹ și să crească pretenția de capital pe care o avea comuna de la ¼ la ½, fapt realizat deja de către Adunarea Generală a Acționarilor. Conducerile celor două mari formațiuni politice editau o serie de broșuri, în care fiecare își expunea punctul de vedere, presa de partid lansând tot felul de acuze. Conservatorii acuzau vechea conducere liberală a primăriei de interese personale și impunerea unui monopol asupra transportului în București:

⁶ *Discursurile domnilor P. P. Carp și Al. Marghiloman la Senat, după note stenografice. Afacerea tramvaielor la Senat*, București. Tipografia și stabilimentul de arte grafice George Ionescu, 1911, p. 23.

⁷ *Minciuile Guvernului în chestiunea tramvaielor*, București, 1911, p. 29.

⁸ *Discursurile domnilor P. P. Carp și Al. Marghiloman...*, pp. 23-24.

⁹ D.J.A.N. Iași, fond Primăria Iași, dosar 196/1899, vol. 1, f. 71.

¹⁰ Henri Berthélemy, *op. cit.*, p. 13.

¹¹ Drept ce era asigurat vechilor acționari prin statutele de funcționare, art. 6.

liberalii acuzau pe conservatori de interese la nivelul vechilor societăți de transport străine, se ducea o adevărată luptă propagandistică de convingere a opiniei publice.

În ședința din 8 iulie 1911, Consiliul Comunal vota anularea statutelor S.C.T.B. Prin portavocea sa, primarul Dimitrie Dobrescu enumera și principalele argumente ce stăteau la baza acelei hotărâri: 1. *Societatea Comunală de Tramvaie funcționează fără act social constitutiv (...)*. 2. *Având în vedere că deciziunea consiliului comunal no. 50 din 4 martie 1910, pe temeiul căreia s-a votat legea constitutivă a tramvaielor comunale, zice textual: În vederea înființării de linii noi de tramvai s-a autorizat formarea unei societăți comunale pentru construcțiunea și exploatarea de tramvaie în București, că era deci indicat că este vorba de linii noi de înființat, că nicăieri și nici odată nu s-a vorbit de cesionarea actualelor linii care după cinci ani sunt proprietatea comunei (1916 – n. C.P.). Considerând deci că numai prin abuz și în afară de votul fundamental al consiliului comunal s-a putut trece și aceste linii societății comunale (...)* Că se constată astfel că, dacă nu se ia de pe acum măsurile de a limpezi situația, Comuna este pe cale de a fi despoiată de un avut de mai multe zecimi de milioane. 3. *Având în vedere că, atât prin votul consiliului comunal, no. 50, mai sus citat, se vorbește de linii noi de înființat, al căror nr. și întindere au fost pe urmă specificate prin programul de lucrări, că nicăieri nu s-a vorbit de: Toate liniile ori – care de înființat în decurs de 40 de ani (...). Se constată astfel, și aici, că, prin abuz, statutele au despuicat pe comună de dreptul ei regaliam de a crea linii, în beneficiul publicului, pe stradele în care societatea nu ar fi voit să înființeze tramvaie, și aceasta pe timp de 40 de ani.* 4. *(...) Astfel au refuzat cererea legală a comunei ca subscripțiunea la acțiuni să fie publică, au tăgăduit comunei dreptul ei formal de a avea jumătate din emisiune, și la urmă i-au acordat cererea numai ca o favoare și o concesiune lăsând astfel controversa deschisă pentru mai târziu. Au refuzat comunei lista acționarilor deși acțiunile sunt nominative etc. (...)* 5. *Considerând că niște statute, chiar atunci când sunt făcute de o comună, nu pot abroga, nici modifica legi, că dacă elaborarea lor greșită sau ilegală angajează responsabilitatea civilă a autorilor lor, ea nu poate compromite drepturile superioare și permanente ale unui corp municipal. Consiliul deliberând. Pune îndatorirea expresă primarului și îi dă puterile cele mai depline pentru ca să impună anularea statutelor actuale, greșite și ilegale și refacerea lor conform legilor.¹²*

În urma unei decizii a Consiliului Comunal, Alexandru Marghiloman, în ședința Consiliului de Miniștri din 11 iulie 1911, propunea anularea statutelor societății. La data de 17 iulie 1911, Consiliul de Miniștri a aprobat anularea propusă de Ministrul de Interne, iar Al. Marghiloman a dat dispoziție Poliției să oprească lucrările de pe străzile capitalei. Societatea Comunală de Tramvaie București a ripostat la rândul său, lucrătorii Primăriei ridicând șinele montate. Muncitorii S.C.T.B. aduceau altele noi chiar a doua zi, continuând să extindă și să modernizeze rețeaua de tramvai.

Viața politică a României era cuprinsă cu totul de acest scandal, iar discuțiile din Parlament nu mai conțineau. La 27 și 28 noiembrie 1911 în Senat, șeful liberalilor Ion I. C. Brătianu interpelează guvernul cu privire la chestiunea tramvaielor. P. P. Carp ripostează printr-un discurs de o violență ieșită din comun: *Partidului liberal îi voi aplica fierul roșu*, iar lui I. I. C. Brătianu îi răspunde personal cu o aluzie la viața lui personală¹³: *Omul politic trebuie să fie cinstit în viața publică și corect în viața privată*¹⁴. Acest discurs i-a adus omului politic P. P. Carp un mare succes oratoric, dar mult prea dur pentru ca Ionel Brătianu să îl poată uita.

Conducerea S.C.T.B. intenta procese atât Primăriei, cât și ministrului de Interne, care printr-o lege propusă și votată în Parlament, la 16 și 17 decembrie 1911, desființează statutele Societății de Tramvaie din 1909. Încă o dată, statul aducea prejudicii particularilor care pusese pe picioare o rețea electrică de transport, refuzată de vechile societăți concesionare. Societatea de Tramvaie angajează pentru acordarea de consultații juridice patru dintre cei mai renumiți avocați ai Europei.

Finalul conflictului. „Afacerea tramvaielor” devine principalul motiv pentru care opoziția urmărea înlăturarea guvernului Carp. Șeful conservatorilor democrați, Take Ionescu, se asociază lui I. I. C. Brătianu, pentru înfrângerea politică a conservatorilor. La 16 decembrie 1911, după declarațiile lui Brătianu la Senat și Take Ionescu la Cameră, opoziția părăsește Parlamentul, motivând acest act

¹² *Afacerea tramvaielor comunale...*, pp. 28, 29.

¹³ Maria Moruzzi a avut o idilă cu I. I. C. Brătianu, proaspăt inginer de căi ferate, întors de la studii de la Paris și aflat în stagiatură la construcția căii ferate Iași-Pascani. Ea l-a invitat să locuiască în palatul de la Ruginoasa și a rămas însărcinată cu acesta. Maria Moruzzi s-a căsătorit cu Brătianu în capela castelului, cei doi divorțând în aceiași zi. Din „căsătoria-divorț” de la Ruginoasa a rezultat un copil, născut la 3 februarie 1898, chiar în palatul Ruginoasa, copilului i-au dat numele de Gheorghe, viitorul istoric Gheorghe Brătianu (1898-1953).

¹⁴ *Discursurile domnilor P. P. Carp și Al. Marghiloman...*, pp. 14, 18.

prin neconstituționalitatea noii legi de desființare a statulelor Societății de Tramvaie, votată de conservatori. Coaliția liberalo-conservator-democrată organizează în București și provincie manifestații de club și de stradă. La începutul anului 1912, în toate orașele țării se înregistrau agitații ale opoziției. La 8 ianuarie 1912, se produce un eveniment grav: se devastează localul clubului conservator din București, poliția fiind nevoită să intervină în forță pentru dispersarea manifestațiilor opoziției adunați în fața Teatrului Național. Conservatorii nu stau nici ei cu mâinile în sân, organizând manifestații și proteste. Totodată, ei amenințau cu dezvăluirea altor afaceri oneroase ale liberalilor, *petrolul, pescăriile*, și mai grav, *cu dezvăluirea represiviunilor sângeroase ale guvernului liberal din 1907*¹⁵. În acest caz regele, din ce în ce mai nemulțumit de instabilitatea politică și de agitația opoziției, solicita conservatorilor junimiști și democrați închegarea unei majorități conservatoare, numai că acest lucru nu se mai putea realiza între doi adversari politici: P. P. Carp și Take Ionescu, care, pe de altă parte, cerea tocmai retragerea legii lui Marghiloman și prezentarea de scuze publice lui I. I. C. Brătianu.

Procesele intentate de către S.C.T.B. Primăriei, pentru neplata acțiunilor la care subscriesese potrivit statulelor, dar și Ministerului de Interne pentru împiedicarea funcționării societății, pentru oprirea lucrărilor pe străzile capitalei și pentru neconstituționalitatea legii de modificare a statulelor societății, stăteau de acum și sub sabia presiunilor publice. Procesele au durat de la 20 iulie 1911 - 1 aprilie 1913 (cel cu Primăria), S.C.T.B. solicitând suma de 1.500.000 lei, drept contravaloare a acțiunilor subscrise, precum și suma de 500.000 lei daune interese; și respectiv 22 iulie 1911 - 28 iunie 1912 (cel cu Ministerul de Interne), care începea cu solicitarea S.C.T.B. de încetare a măsurilor care împiedicau lucrările și funcționarea sa, precum și acordarea de daune de 50.000 de lei pentru fiecare zi de blocare. Se mai solicitau despăgubiri civile care trebuiau stabilite prin expertize ale instanței. Sentințele tribunalelor au fost favorabile în amândouă cazurile, S.C.T.B. Astfel, Ministerul de Interne trebuia să înceteze orice acțiune care ar împiedica lucrările și funcționarea S.C.T.B. pe străzile Capitalei. În caz contrar, trebuia să plătească societății de tramvaie, cu titlu de daune, câte 1.000 de lei pentru fiecare zi de întârziere. Despăgubirile civile erau stabilite la 100.000 de lei și 5.000 de lei cheltuieli de judecată. Ministerul de Interne face apel la această hotărâre, dar la 28 iunie 1912 Curtea de Casație respinge recursul lui Al. Marghiloman, și, implicit, legea lui privind statulele S.C.T.B. ca fiind neconstituțională¹⁶. Era primul caz din România și printre primele din lume când o instanță declara ca fiind neconstituțională o lege. De aceea, hotărârea Curții de Casație a fost și este considerată de către specialiști o jurisprudență de avangardă, una inovatoare. De asemenea, Primăria București era obligată la plata a 1.500.000 lei contravaloarea acțiunilor subscrise, precum și 250.000 lei daune.

Hotărârile instanțelor au constituit primii pași în depășirea unei crize politice ce ținea de prea mult timp. În condițiile create, prin deteriorarea raporturilor dintre partide, situația Partidului Conservator devine și mai dificilă după sentința definitivă a Curții de Casație. Presiunile lui Carol I, în direcția rezolvării crizei, duc la demisia în aprilie 1912 a guvernului P. P. Carp, care ar fi putut rămâne în funcție până la terminarea mandatului în 1913, în ajunul crizei balcanice. Măsurile luate de Al. Marghiloman, sprijinit cu toată autoritatea de P. P. Carp se întorceau ca un bumerang împotriva acestora. Demisia venea ca una de onoare, dar și sub presiunea adversarilor politici. În urma atacului lui P.P. Carp din Senat, la adresa lui I. I. C. Brătianu, Take Ionescu se întâlnea cu P. P. Carp pe holul senatului. Cel din urmă, bucurat de reușita discursului anti-liberal, îl întreba pe Take Ionescu: *Ei, ce zici, Take? Zic – îi răspune acesta – că de acum te am definitiv în buzunar*¹⁷. Cu viziunea lui politică, Take Ionescu intuise imediat răzbuinarea liberalilor.

Nu putem afirma că acțiunile de susținere pe care P. P. Carp le-a avut față de Al. Marghiloman în acest conflict ar fi fost determinate doar de interese partinice. Putem bănuși că Alexandru Marghiloman l-a atras pe acesta într-o vendetă personală față de Ionel Brătianu, cauzată, între altele, de căsătoria fostei sale soții, Eliza Știrbei, cu liderul liberal. De altfel, în discursul său din Senat, P. P. Carp afirma: *Am zis că s-a pus puterea unui partid pentru a acoperi o afacere ilegală și contra acestui fapt m-am ridicat. Că cutare liberal, sau cutare conservator este în consiliul de administrație în cutare sau cutare întreprindere, îmi e absolut indiferent*¹⁸. Acesta a crezut cu tărie că acțiunile sale erau corecte și favorabile Primăriei Capitalei, de aceea a mers până la a desființa statulele societății.

¹⁵ Ion Mamina, Ion Bulei, *Guverne și guvernanți (1866-1916)*. Al XXXIV-lea guvern. București, Edit. Silex, 1994, p. 135.

¹⁶ *Procesul intentat de Societatea Comunală a Tramvaielor București contra Ministerului de Interne*, București 1914, p. 71, 185.

¹⁷ Constantin Xenii, *Take Ionescu*, București Edit. Profil, 1999, p. 212.

¹⁸ *Discursurile domnilor P. P. Carp și Al. Marghiloman...*, p. 18.

Totodată, nu putem acuza pe liberali doar de interese economice particulare în înființarea societății de tramvaie: altă posibilitate de modernizare nu exista de vreme ce societățile concesionare refuzaseră acest lucru. De altfel, raportul acțiunilor cumpărate de liberali și conservatori era net în favoarea acestora din urmă, după cum rezultă din tabelele cu persoanele care cumpăraseră acțiuni. La 23 octombrie 1911, se știa că un număr de 448 de acțiuni fuseseră achiziționate de 23 de liberali. Cei mai cunoscuți dintre ei erau: C. Angelescu 42, D. Botescu 8, I. I. C. Brătianu 17, C. I. Brătianu 8, Vintilă Brătianu 25, C. Nacu (președintele Consiliului de Administrație al S.C.T.B.) 51, Hagi Theodorachy 17. Dintre conservatorii mai importanți care luaseră acțiuni apar în liste: C. C. Arion (ministrul Instrucțiunii Publice) 4, un Ghica Comănești 755, Barbu Păltineanu 93, Nestor Cincu 59, C. Olănescu (președintele Camerei Deputaților) 7, Dimitrie Dobrescu (Primarul Capitalei) 20.

Consiliul Comunal al Primăriei București, din timpul mandatului de primar al lui Vintilă Brătianu, era format din 31 de consilieri. Dintre aceștia, numai 20 au subscriș la acțiuni, numai unui număr de 8 consilieri acordându-li-se câte 5 acțiuni prin tragere la sorți. Vintilă Brătianu s-a aflat și el printre cei 20 consilieri care au subscriș, dar sorții nu l-au scos câștigător¹⁹. El a achiziționat acțiunile de la ghișeele unde s-au pus în vânzare, astfel că putem afirma că implicarea materială a acestuia (lucru de care a fost învinovățit) nu a fost una semnificativă. Acuzația adusă liberalilor că S.C.T.B. *a fost o întreprindere de spoliațiune a unui partid*, se potrivea mai degrabă celor care o aduceau.

De la înființare, cifra de afaceri a S.C.T.B. a crescut foarte mult, ceea ce i-a permis să-și sporească numărul de angajați. Dacă în 1910 Societatea avea doar 10 salariați, doi ani mai târziu avea 90, iar în 1914 existau 430 de salariați. În 1913, profitul Societății se ridica la jumătate de milion de lei, iar în 1929 acesta era de peste 30 de milioane²⁰. Până la urmă, acest lucru era cel mai important, rezolvarea unei probleme majore a urbei. Nimeni nu intră în politică mânat doar de sentimente patriotice, ci și de alte interese de oricare altă natură ar fi ele. Ce rămâne înfăptuit spre folosul celor pe care i-ai reprezentat, după plecarea de la putere, este cel mai important lucru.

**A CONTROVERSIAL EPISODE
IN THE HISTORY OF PUBLIC TRANSPORT IN ROMANIA:
“TRAM BUSINESS” (1909-1912)
(Summary)**

Keywords: modernisation, infrastructure, urbanization, corruption, patrimony

In researching a various issues pending modernization of Romanian society, public transport, a vital element of modern infrastructure, has been presented primarily in terms of quantitative accumulation area. Often been overlooked that the development of modern road network or rail committed large investments and with these great interests, provoking significant discussions with political reverberations. During our investigation, which required systematic archival research, were outlined several key questions, which we sought answers credible, based on documentary sources. Among these, important are those relating to charges brought to liberal personalities on their financial interests related to the creation of this company and, on the other hand, the real reasons for the Conservative leadership has caused this scandal. The conclusion that led us researched sources is that charge against Liberals that Bucharest Tramways Company was a robbing enterprise for the National Liberal Party fit rather those who brought.

¹⁹ *Minciunile guvernului...*, p. 32.

²⁰ Alexandru Lancuzov, *op. cit.*, p. 92.